

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 72

November 2013

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Janneke Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Henk Bos (HB), Fred van Beelen, George Snijder

Productie en uitgever: Henk en Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2013
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: **bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord info20m72

In de rode diesel discussie is weer een succesje geboekt. Historische schepen met een blauwe pas van de FONV die rode diesel voor 1 januari 2013 aan boord hadden voor de voortstuwing, mogen die rode diesel ook nog na 1 januari 2014 gebruiken. Er zit geen eindtijd meer op. Helaas geldt deze uitzondering niet voor alle andere schepen met rode diesel aan boord.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart is bezig met de verplichting van de Inland AIS. Dat was al bekend, maar wat nieuw is, is dat men tegelijkertijd de elektronische kaart (Inland ECDIS) denkt door te voeren. Omdat dat een relatief nieuw onderwerp voor onze doelgroep is, heb ik in dit nummer extra aandacht besteedt aan de elektronische kaarten voor de binnenwateren.

Op het gebied van de maritieme archeologie is deze zomer ook veel gedaan. Enkele belangrijke activiteiten worden daarom in dit nummer genoemd.

Janneke Bos, Hoofdredacteur

Inhoudsopgave

Nieuwe examenonderwerpen Klein Vaarbewijs

Per 1 maart 2014 gaan er nieuwe onderwerpen meedraaien in de examens Klein Vaarbewijs. Een aantal nieuwe onderwerpen in de vorige lijst stonden aangekondigd met inwerkingtreding per 1 november 2013.
De examencommissie heeft die datum vooruit geschoven, naar 1 maart 2014.
Het gaat onder meer over:
- Gebruik spudpalen (= ankeren)
- Vetbranden
- Dubbelschroeven
- Typen ankers
- Gebruik anker

We verwijzen verder hiervoor naar het hierna volgende document: Nieuwe onderwerpen in de vragenbank van het examen Klein Vaarbewijs - versie 1 oktober 2013.

Toelichting: Vragen over een onderwerp dat nog niet eerder in een examenvraag voorkwam, maar dat wel valt onder de geldende afbakening van de exameneisen, worden in dit document aangekondigd. Een vraag over een tot dan toe nieuw onderwerp gaat in de examens meedraaien met ingang van de datum die op de lijst is aangegeven.
Een jaar na de aankondigingsdatum wordt het betreffende onderwerp, dat inmiddels al langere tijd in de examens meedraait, van deze lijst verwijderd.

Bron: Vamex, september 2013

Nieuwe afbakening KVB1

Op de website kunt u een nieuwe afbakening vinden voor het examen KVB1. De afbakening geldt per november 2013.
Wat is er gewijzigd:
· Door een wijziging van het SRKGT zijn de onderdelen t en u van art.2 lid 1"verletterd" tot r en s. Die wijziging is nu ook in de nieuwe afbakening doorgevoerd. Inhoudelijk wijzigt hierdoor niets.
· In onderdeel B.1.1. is een onderwerp vervallen, namelijk; de manier waarop in een dieselmotor respectievelijk in een benzinemotor de ontsteking van de brandstof plaats vindt.
· Bij brandklassen is klasse F (vetbranden) toegevoegd.
· Vragen over milieu zijn uitgesteld tot 1 maart 2014.

Voor de nieuwe afbakening zie https://www.vamex.nl/content/uploads/Afbakening-Examens-KVB1-november-2013.pdf.

Bron: Vamex, november 2013

België ook aan het vaarbewijs

In 2015 gaat België ook aan het vaarbewijs. Al jaar en dag heet de Belgische variant van het klein vaarbewijs Stuurbrevet. Een brevet waarmee de pleziervaarder mag varen op schepen langer dan 15 meter of motorvaartuigen die sneller kunnen varen dan 20 km per uur.
Deze eisen zijn gelijk aan die in Nederland. Inhoudelijk verschilt het stuurbrevet aanzienlijk van het Nederlandse

Klein Vaarbewijs. De exameneisen zijn minder zwaar en men dient naast een theoretisch examen een bewijs te overleggen dat men voldoende praktijkervaring heeft.
Dat laatste doet men door minimaal 12 uur onder begeleiding te varen ofwel door 6 uur praktijkles te volgen bij een erkende vaarschool. Dat varen moet dan wel plaatsvinden op een vaartuig waarvoor een verplicht stuurbrevet nodig is.

Net als in Nederland bestaan er twee soorten van stuurbrevetten; een algemeen brevet en een beperkt stuurbrevet. Met die laatste mag men niet op de Beneden Zeeschelde varen, met het algemene brevet mag men op alle binnenwateren varen. Net als in Nederland geldt voor de Belgische kust geen verplichting tot het hebben van een stuurbrevet. Nog niet ....

Inderdaad nog niet, want in 2015 zal er veel veranderen bij onze zuiderburen. Een en ander werd onlangs bekend gemaakt tijdens een informatiesessie voor de opleiders en vaarscholen.

Het systeem voor het stuurbrevet zal grondig gemoderniseerd worden. Hierin worden ook de bestaande, maar niet verplichte, diploma's Yachtman en Yachtnavigator meegenomen. De voornaamste wijzigingen zijn:

· Erkenning van vaarscholen: op dit moment kan nog iedereen een vaarschool starten. De Federale overheid wil dit aan banden leggen en een kwaliteitsnorm opleggen. De goede vaarscholen zullen erkend kunnen worden. De erkenning zal garant staan voor een hoogwaardige opleiding.
· Een modulaire aanpak: De cursist zal om een bepaald type vaarbewijs te krijgen een aantal theoretische en praktische modules moeten doorlopen. De modules zijn voor de regio's INLAND (binnenwateren), COASTAL (kustwateren), SEA (Zee), en OCEAN (Oceaan). Per regio zullen de daar van toepassing zijnde vaarregels een belangrijk onderdeel zijn. De precieze afbakening is nu nog niet bekend en waarschijnlijk komt er ook een opsplitsing voor het type vaartuig: motor- en/of zeilboot. En het ziet er naar uit dat er ook nog een aparte module komt voor de grote pleziervaart.
· Geen landelijke examens meer: De erkende vaarscholen mogen straks zelf examens afnemen, zowel theorie als praktijk, wat de bottleneck van slechts drie landelijke examens per jaar oplost.
· Praktijkexamen: Er komt een praktijkexamen waarbij de kandidaat moet aantonen dat hij een aantal basismanoeuvres beheerst. Het is de erkende vaarschool (of een externe examinator) die dit examen zal afnemen.
· Centrale registratie: Er komt een centrale registratie in een databank waarbij de reeds behaalde brevetten en cursusmodules van een watersporter worden bijgehouden.
· Een nieuwe naam: Bij een nieuwe opzet hoort ook een nieuwe naam. Vanaf 2015 heet het Stuurbrevet "Vaarbewijs voor de pleziervaart". Eerder behaalde brevetten blijven uiteraard gewoon geldig.

Belangrijk om te melden is nog dat deze wijzigingen tot stand zijn gekomen binnen het overleg van het Federaal Overlegplatform voor de Pleziervaart, waarin alle partijen betrokken zijn. Binnen de nieuwe opzet valt vooral ook op dat het een coproductie wordt waarbij elke partij zijn eigen taak en verantwoordelijkheid kent. De overheid zorgt voor de kaders en de controle op de kwaliteit en kiest voor een nadrukkelijke betrokkenheid. De sector en commerciële aanbieders organiseren vervolgens de praktische implementatie.

Naar onze mening een goede maar ook gedurfde stap.
Het nieuwe Belgische systeem heeft straks een aantal elementen waarvan ik al jaren voorstander ben en graag zou zien dat die ook in Nederland worden ingevoerd.

U weet waarschijnlijk al dat ik onder andere groot voorstander ben van een modulaire opzet met een instapniveau onder dat van het huidige Klein Vaarbewijs I en de mogelijkheid om in één en dezelfde lijn door te leren. België lijkt daar nu bewust voor te kiezen. En hoewel België natuurlijk geen verplichte diploma's buiten haar eigen kustwateren kan opleggen, is het zeker een goede ontwikkeling dat men niet alleen naar de binnenwateren kijkt, maar dus zelfs over de eigen landsgrenzen. En een watersporter kan op deze manier steeds iets bijleren en zo al lerende en doende zijn horizon en vaargebied vergroten. Overigens is (nog) niet duidelijk of er straks dan ook een vaarbewijsverplicht zal gelden op de Belgische kustwateren.

Net als in België mag iedereen in Nederland een vaarschool beginnen, een cursus online zetten of kan zichzelf opleider voor het klein vaarbewijs noemen. Dat komt de kwaliteit niet altijd ten goede en maakt het vooral voor de examenkandidaten niet gemakkelijk om een goede school, cursus of opleider te kiezen. Dat België nu komt met een erkenning is toe te juichen. En als beloning voor de inspanningen om een erkenning te halen is dan meteen dat de betreffende school ook zelf mag gaan examineren.
"De slager die zijn eigen vlees keurt", maar als er goed toezicht is vanuit de sector zelf, de erkenninginstantie en vanuit de Federale overheid denk ik dat dit model goed kan werken.

In Nederland is het Agentschap Telecom een paar jaar geleden ook al op een zelfde manier gaan werken voor de examen voor de maritieme radiocommunicatie (marifonie, Marcom-B etc.). Er zijn nu meer plaatsen waar u examen kunt doen en ook het aantal momenten waarop examen gedaan kan worden is sterk toegenomen. Hoewel ik het niet met harde cijfers kan onderbouwen, denk ik zelfs dat het aantal mensen dat een basiscertificaat marifonie haalt ook is toegenomen. Uiteraard heeft de verdere prijsdaling van marifoons daarin bijgedragen, maar zonder bedieningscertificaat mag u een marifoon niet gebruiken en diploma en bezit hangen dus één op één samen.
Terug naar België. Ik denk dat we in België een zelfde beeld zullen zien. Als het makkelijker wordt examen te doen en de opleidingen toegankelijker worden, zal het aantal "gediplomeerde" watersporters toenemen.
Hoewel het examen in België nu nog makkelijker is dan het examen klein vaarbewijs in Nederland, zien we al jaren dat veel ! Belgen toch in Nederland examen doen.
Vroeger was dat vooral omdat men bij het Belgische

Stuurbrevet geen Internationaal vaarbewijs (ICC) kreeg, tegenwoordig is dat vooral omdat Vamex op elke werkdag (en sommige zaterdagen) examens kan afnemen, terwijl in België dus slechts drie landelijke examens worden georganiseerd.

België neemt met deze nieuwe opzet in één keer alle vaarbevoegdheidsbewijzen voor de pleziervaart op de schop. Een moedige stap en wellicht een goed voorbeeld voor Nederland?

Bron: Vaarwijzer

Aantallen scheepvaartongevallen op de Noordzee en de Nederlandse binnenwateren

De afgelopen tijd zijn er diverse ernstige scheepvaartongevallen op de Noordzee en de Nederlandse binnenwateren geweest die aanleiding gaven voor allerlei verschillende standpunten zoals bijvoorbeeld de verplichting tot het hebben van een vaarbewijs.
Maar over welke getallen hebben we het eigenlijk over?
Hier een tabel uit de vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2014.

Voor de beoordeling van de ontwikkeling van de veiligheid op de Nederlandse binnenwateren wordt gebruik gemaakt van het begrip "significant scheepsongeval".
Significante scheepsongevallen zijn scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren met schepen (ook onder niet Nederlandse vlag) waarbij schade is ontstaan die als ernstig wordt geclassificeerd in de vorm van slachtoffers (doden/gewonden), stremming van de vaarweg of schade aan de vaarweg, schip, lading of milieu.

Toelichting: Er zijn in 2012 uitzonderlijk veel dodelijke slachtoffers gevallen. Bij het zinken van het koopvaardijschip Baltic Ace als gevolg van een aanvaring vielen 11 dodelijke slachtoffers, daarnaast zijn 2 dodelijke slachtoffers gevallen nadat ze over boord zijn geslagen van een koopvaardijschip. Het is nog te vroeg om hier conclusies over de ontwikkeling van de veiligheid op de Noordzee aan te verbinden.

Zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33750-XII-2.html.

Bron: Officiële bekendmakingen

Verplicht vaarbewijs onnodig

De Koninklijke Schuttevaer kondigde op woensdag 10 juli 2013 aan het Klein Vaarbewijs verplicht te willen stellen voor iedereen in het bezit van een vaartuig.
Koninklijke Schuttevaer wil hiermee de veiligheid op het water verhogen. Het voorstel komt na een aantal ongevallen waarbij beroeps- en pleziervaart betrokken waren.
Het Klein Vaarbewijs is nu verplicht voor iedere bestuurder van een vaartuig dat sneller vaart dan 20 km/u en/of langer is dan 15 meter.

Minimale veiligheidsrisico's op het water
"Er gebeuren gemiddeld vijf dodelijke ongelukken per jaar, waarvan de meesten in de beroepsvaart", vertelt directeur Maurice Leeser van het Watersportverbond. Het overgrote deel van de dodelijke ongelukken in de pleziervaart zijn gaslekkages aan boord. Er zijn geen statistieken bekend, waaruit blijkt dat watersporters zonder vaarbewijs vaker betrokken zijn bij ongelukken. Het Watersportverbond heeft bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu

Kengetal veiligheid scheepvaart

Aantal scheepvaartongevallen (inclusief visservaartuigen en recreatievaart) op het Nederlandse deel van de Noordzee (Nederlandse en buitenlandse vlag)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Zeer ernstige scheepvaartongevallen	1	1	1	0	0	1	1	0	4
Ernstige scheepvaartongevallen	7	4	2	6	3	7	9	4	[1]
Totaal	8	5	3	6	3	8	10	4	[1]

Aantal significante ongevallen[2] met schepen op de Nederlandse binnenwateren

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Aantal significante scheepsongevallen	117	96	123	150	127	121	164	159	161

Aantal doden en gewonden op schepen op de Nederlandse binnenwateren (ook onder niet Nederlandse vlag)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Aantal doden	4	7	3	4	4	4	4	8	4
Aantal gewonden	29	49	54	30	51	56	45	63	58

[1] Voor 2012 zijn nog geen gevalideerde gegevens beschikbaar.
[2] Voor de beoordeling van de ontwikkeling van de veiligheid op de Nederlandse binnenwateren wordt gebruik gemaakt van het begrip «significant scheepsongeval». Significante scheepsongevallen zijn scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren met schepen (ook onder niet Nederlandse vlag) waarbij schade is ontstaan die als ernstig wordt geclassificeerd in de vorm van slachtoffers (doden/gewonden), stremming van de vaarweg of schade aan de vaarweg, schip, lading of milieu.

aangedrongen de statistieken omtrent ongelukken beter te registreren. Minister Schultz van Haegen heeft dit verzoek afgewezen, omdat de veiligheidsrisico's op het water zo mimimaal zijn, dat zij niet opwegen tegen de extra administratieve handelingen.

Niet de oplossing
Het verplichten van het klein vaarbewijs is volgens Maurice Leeser niet de oplossing. Leeser pleit wel voor de bevordering van veiligheid op het water. Zo investeert het Watersportverbond met het project 'varen doe je samen' in de veiligheid op het water. "We kunnen de focus beter leggen op het scheiden van verkeersstromen, beter waarschuwen bij gevaarlijke plekken en het geven van voorlichting." Aldus Leeser.

Watersportverbond staat open voor samenwerking met de beroepsvaart
Het voorstel van de Koninklijke Schuttevaer heeft betrekking op een probleem van een aantal drukke waterwegen in Nederland. Het aantal booteigenaren dat hier gebruik van maakt is relatief gering. Door de invoer van een landelijke verplichting worden álle watersporters getroffen. Terwijl de veiligheid op het water landelijk als zeer goed aangemerkt staat. Maurice Leeser maakt zich hard lokale problemen, lokaal aan te pakken door betere voorlichting en extra maatregelen ter plaatse.
Het Watersportverbond staat open voor een samenwerking met de beroepsvaart, maar verwerpt het voorstel van de Koninklijke Schuttevaer om het Klein Vaarbewijs verplicht te stellen.

Veiligheid voorop
Veiligheid staat ook bij het Watersportverbond voorop. Maurice Leeser is een groot voorstander van verantwoord varen. Voor meer informatie daarover kun je terecht op de website van het watersportverbond.

Bron: Watersportverbond

CvO wordt CBB

CvO staat voor Certificaat van Onderzoek. Dit certificaat wordt afgegeven indien een binnenvaartschip aan de eisen voldoet.

Voor de Rijnvaart kan een eigenaar een certificaat aanvragen op basis van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR 1995) dat door de Centrale Commissie Rijnvaart (CCR) is vastgesteld en het schip krijgt dan een CvO Rijn.

In de Binnenvaartwet zijn de eisen uit de Europese Richtlijn 2006/87/EG opgenomen dat door de Europese Commissie (EC) is vastgesteld voor geheel Europa.
Als een eigenaar een certificaat aanvraagt op basis van die regelgeving dan krijgt het schip een communautair certificaat (geldig voor alle Europese landen in zone 3 en 4 tenzij anders aangetekend op het certificaat).
Tegenwoordig wordt dat certificaat Communautair Binnenvaart certificaat voor Binnenvaartschepen (CBB) genoemd. Hierbij wordt dus duidelijker onderscheid gemaakt tussen een certificaat voor de Rijnvaart en een certificaat voor de Europese binnenwateren. In nieuwere publicaties komt u dus i.p.v. CvO de afkorting CBB tegen. (JB).

HISWA gaskeuring of een binnenvaart gaskeuring?

De eisen voor de binnenvaart gaskeuring wijken af van die van de HISWA gaskeuring! Een HISWA gaskeuring wordt NIET erkend door de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (voorheen Scheepvaartinspectie).

HISWA gaskeuring
Bedrijven met het Certificaat Gastechniek zijn erkend om met een standaard controlelijst uw jacht te keuren.
Bij deze bedrijven kunt u een complete inspectie van uw installatie laten uitvoeren. Een controle is eens in de drie jaar nodig. Na inspectie krijgt u een bewijs.
Het unieke nummer op dit bewijs correspondeert met de naam van het gecertificeerde bedrijf dat de controle uitvoerde. Een lijst van gas gecertificeerde HISWA bedrijven vindt u via http://www.hiswa.nl/hiswa.nl/up1/ZqdziljIoB_Gasbedrijven_HISWA_leden_09-2010.pdf.
De inspectie omvat:
· Controle op deugdelijkheid en dichtheid van de installatie.
· Toetsing aan de ISO-norm 10239 aan de hand van een checklist.
· De beoordeling van de gehele installatie en aangesloten apparaten.
Een HISWA gaskeuring kan geëist worden door de (jacht)havenbeheerder, uw verzekeringsmaatschappij of op grond van de Europese Richtlijn voor Pleziervaartuigen (94/25/EG) voor nieuwbouw pleziervaartuigen tot 24 meter.

Binnenvaart gaskeuring
Voor een CvO Rijn (op basis van het ROSR) of een CBB (op basis van de Europese Richtlijn 2006/87/EG) moet een binnenvaartschip voorzien zijn van een geldige gaskeuring.
Bedrijven die een binnenvaart gaskeuring mogen uitvoeren, kunnen ook terplekke de installatie aanpassen zodanig dat de gasinstallatie wel aan de eisen voldoet.
Behalve keuren kunnen ze dus ook installatie werkzaamheden uitvoeren. Een lijst van door ILenT erkende gasinstallateurs kunt u downloaden via http://www.ilent.nl/Images/Overzicht%20erkende%20gasinstallateurs_tcm334-317927.pdf.
Een gaskeuring voor de binnenvaart is eveneens 3 jaar geldig. Heeft het schip reeds een certificaat van onderzoek dan moet het na iedere gaskeuring afgegeven keuringsrapport worden opgestuurd naar de organisatie waar u uw CvO (of CBB) heeft ontvangen en moet er een nieuwe pagina 10 worden aangevraagd. Dit is een administratieve wijziging van het certificaat waarvoor geld moet worden betaald (ongeveer 100 €). De nieuwe pagina 10 moet dan weer bij het certificaat aan boord worden gevoegd.

Het kan zijn dat er bedrijven zijn die op beide erkende lijsten staan. De lijst van erkende bedrijven kan wijzigen, dus raadpleeg steeds de website van ILenT. (JB)

Beleidsregel ter nadere uitwerking technische eisen binnenvaart

Eind oktober 2013 heeft de Inspectie van Leefomgeving en Transport (ILenT) een nieuwe beleidsregel gepubliceerd ter nadere uitwerking van de technische eisen voor binnenvaartschepen.

Met deze beleidsregel wordt een nadere invulling gegeven aan de technische eisen die gelden in het kader van de afgifte van certificaten van onderzoek voor binnenvaartschepen op grond van de Binnenvaartwet.
Op 13 september 2011 is de eerste versie van deze beleidsregel gepubliceerd als uitvloeisel van de opschoning van de oude beleidsregels zoals die van kracht waren onder de inmiddels vervallen Binnenschepenwet. In deze nieuwe, integrale versie van de beleidsregel zijn de artikelen 5 t/m 11 toegevoegd. In deze artikelen is een aantal interpretaties opgenomen die voorheen gehanteerd werd binnen de Commissie van Deskundigen op basis van interne afspraken en nog geen onderdeel uit maakten van de onderhavige beleidsregel. Gezien de grote omvang van de aanvulling is besloten een nieuwe, integrale versie te publiceren. De Beleidsregel binnenvaart van 13 september 2011 wordt ingetrokken.

In deze beleidsregel is de nadere uitwerking opgenomen over:
- begripsbepalingen
- terugstellen motorvermogen
- kunststof sanitairleidingen en -doorvoeringen
- constructie en materiaal van scheepsramen
- voldoende uitzicht stuurhut
- geldigheidsduur certificaten en termijn droogzettingen
- doorvoeringen door schotten
- gelijkwaardige onbrandbaarheid
- brugvleugelbediening
- verbandtrommel
- toegang stuurhuthefkolom
- constructieve brandbescherming trappen en liften
- slotbepalingen

Na de nadere uitwerking komt per artikel ook een toelichting aan de orde.

De gehele tekst van de beleidsregel is te downloaden via https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2013-29915.html. (JB)

Bron: Overheid.nl

Zone 2 voor pleziervaartuigen

In de Europese Richtlijn 2006/87/EG zijn de geharmoniseerde eisen vastgelegd voor binnenvaartschepen in diverse zones. Voor zone 1 en 2 mag iedere lidstaat zelf EIGEN aanvullende eisen opleggen. Voor Nederland zone 2 zijn door Nederland (nog) geen aanvullende eisen voor pleziervaartuigen vastgesteld (wel voor passagiersschepen). In Nederland kennen we geen zone 1 wateren.
Voor Duitsland zijn WEL aanvullende eisen vastgelegd. Zie de (verouderde?) eisen http://www.rbv-advies.nl/Docs/Binnenvaartwet/BSU%20%20oude%20tekst.pdf. Een volledige tekst van de Duitse versie van de Europese Richtlijn uitwerking (inclusief een opdeling tussen zone 2 See en zone 2 Binnen) is te downloaden via https://www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/Verzeichnis-Rechtsverordnungen-Gesetze/BinSchUO.pdf.

Voor zover bekend gelden de Duitse aanvullende eisen alleen voor vrachtschepen en passagiersschepen, dus NIET voor pleziervaartuigen. Omdat de extra eisen voor zone 2 een nationale regeling is, is het afgeven van het aanvullend certificaat ook een nationale aangelegenheid.
Nederland kan dit dus niet doen voor zone 2 Duitsland. Wel kan Nederland op het certificaat "zone 2 Nederland" vermelden.

Los van de technische eisen van de Europese richtlijn, moet een schip ook voldoen aan de vaarwetgeving (zoals het BPR, STZ, etc.). In Duitsland kennen ze de Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung. Hierin staan de vaarregels voor vrijwel hetzelfde gebied als zone 2 Duitsland.
Om daar te mogen varen moet je natuurlijk de dagtekens en bijv. de geluidsseinen kunnen geven (deze Duitse eisen heb ik helaas niet kunnen vinden). De Engelstalige versie van de Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung inclusief het geldigheidsgebied is te vinden via http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Sportschifffahrt/Berichtigungsservice_NfS/Schifffahrtsvorschriften/SeeschStrO_engl.pdf. De oorspronkelijke Duitstalige versie via https://www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/Verzeichnis-Rechtsverordnungen-Gesetze/SeeSchStrO.pdf. (JB)

BIJLAGE III Europese richtlijn 2006/87/EG

GEBIEDEN WAAROP AANVULLENDE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN VOOR VAARTUIGEN OP BINNENWATEREN VAN DE ZONES 1 EN 2 MOGELIJK ZIJN

Eventuele aanvullende technische voorschriften die een lidstaat overeenkomstig artikel 5, lid 1, van de onderhavige richtlijn aanneemt voor vaartuigen die in de wateren van de zones 1 en/of 2 van het grondgebied van die lidstaat varen, moeten beperkt blijven tot de volgende gebieden:
1. Definities
- Noodzakelijk voor een goed begrip van de aanvullende eisen
2. Stabiliteit
- Versterking van de structuur
- Certificaat/attest van een erkend classificatiebureau
3. Veiligheidsafstand en vrijboord
- Vrijboord
- Veiligheidsafstand
4. Waterdichtheid van de openingen in de scheepsromp en van de opbouwen
- Opbouwen
- Deuren
- Vensters en bovenlichten
- Luiken van de vrachtruimen
- Andere openingen (ventilatiepijpen, uitlaatgassenleidingen enz.)
5. Uitrusting
- Ankers en ankerkettingen

- *Navigatielantaarns*
- *Geluidssignalen*
- *Kompas*
- *Radar*
- *Zend- en ontvangstapparatuur*
- *Reddingsmiddelen*
- *Aanwezigheid van waterkaarten*

6. Aanvullende bepalingen voor passagiersschepen

- *Stabiliteit (windsterkte, criteria)*
- *Reddingsmiddelen*
- *Vrijboord*
- *Veiligheidsafstand*
- *Vrij zicht vanuit het stuurhuis*

7. Samenstellen en containervervoer

- *Verbindingen duwboot-duwbak*
- *Stabiliteit van vaartuigen en duwbakken die containers vervoeren*

Zone 2 wateren indeling conform Europese richtlijn 2006/87/EG

Zone 2 wateren Nederland:

- Dollard
- Eems
- Waddenzee, met inbegrip van de verbindingen met de Noordzee
- IJsselmeer, met inbegrip van het Markermeer en het IJmeer, doch met uitzondering van de Gouwzee
- Nieuwe Waterweg en het Scheur
- Calandkanaal ten westen van de Benelux-haven
- Hollandsch Diep
- Breediep, Beerkanaal en de op het Beerkanaal aansluitende havens
- Haringvliet en Vuile Gat, met inbegrip van de waterwegen tussen Goeree-Overflakkee enerzijds en Voorne-Putten en Hoeksche Waard anderzijds
- Hellegat
- Volkerak
- Krammer
- Grevelingenmeer en Brouwershavensche Gat, met inbegrip van de waterwegen tussen Schouwen-Duiveland enerzijds en Goeree-Overflakkee anderzijds
- Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Oosterschelde en Roompot, met inbegrip van de waterwegen tussen Walcheren, Noord-Beveland en Zuid-Beveland enerzijds en Schouwen-Duiveland en Tholen anderzijds, met uitzondering van het Schelde-Rijnkanaal
- Schelde en Westerschelde en de zeemonding daarvan, met inbegrip van de waterwegen tussen Zeeuwsch-Vlaanderen enerzijds en Walcheren en Zuid-Beveland anderzijds, met uitzondering van het Schelde-Rijnkanaal

Zone 2 wateren Duitsland:

- Eems | van de verbindingslijn over de Eems bij de ingang van de haven van Papenburg tussen het gemaal van Diemen en de dijksluis bij Halte tot de verbindingslijn tussen de voormalige vuurtoren van Greetsiel en de westpier van de haveningang bij Eemshaven |
- Jade | binnen de verbindingslijn tussen de vuurtoren van Schillig en de kerktoren van Langwarden |
- Weser | van de noordwesthoek van de spoorwegbrug in Bremen tot aan de verbindingslijn tussen de kerktorens van Langwarden en Cappel, met de zijarmen Westergate, Rekumer Loch, de rechter zijarm en Schweiburg |
- Elbe | van de onderste grens van de haven van Hamburg tot aan de verbindingslijn tussen de Kugelbake bij Döse en de westelijke punt van de Friedrichskoogdijk (Dieksand), met inbegrip van de Zij-Elbe en de zijrivieren Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau en Stör (telkens van de monding tot aan de vloedkering) |
- Meldorfer Bocht | binnen de verbindingslijn van de westelijke punt van de Friedrichskoogdijk (Dieksand) tot het westelijke havenhoofd bij Büsum |
- Eider | van het Gieselaukanaal tot aan de vloedkering Eider |
- Flensburger Förde | binnen de verbindingslijn tussen de vuurtoren van Kegnäs en Birknack |
- Schlei | binnen de verbindingslijn tussen de havenhoofden bij Schleimünde |
- Eckernförder Bocht | binnen de verbindingslijn tussen Boknis-Eck en de noordoostelijke punt van het vasteland bij Dänisch Nienhof |
- Kieler Förde | binnen de verbindingslijn tussen de vuurtoren van Bülk en het marinegedenkteken van Laboe |
Noord-Oostzeekanaal (Kielkanaal) | van de verbindingslijn tussen de havenhoofden bij Brunsbüttel tot aan de verbindingslijn tussen de toegangsbakens bij Kiel-Holtenau, met inbegrip van de meren Obereidersee met Enge, Audorfer See, Bergstedter See met Enge, Schirnauer See, Flemhuder See en het Achterwehrer Schiffahrtskanal |
- Trave | van de noordwesthoek van de spoorweghefbrug en de noordelijke hoek van de Holstenbrug (Stadttrave) in Lübeck tot aan de verbindingslijn tussen het zuidelijke binnen- en het noordelijke buitenhavenhoofd bij Travemünde, met inbegrip van de Pötenitzer Wiek, de Dassower See en de Altarmen bij het eiland Teerhof |
- Leda | van de ingang van de voorhaven van de zeesluis van Leer tot aan de monding |
- Hunte | van de haven van Oldenburg en van 140 m beneden de Amalienbrug in Oldenburg tot aan de monding |
Lesum | van de spoorwegbrug in Bremen-Burg tot aan de monding |
- Este | van het uitloopbekken van de sluis bij Buxtehude tot aan de vloedkering Este |
- Lühe | van het uitloopbekken van de Au-Mühle in Horneburg tot aan de vloedkering Lühe |
- Schwinge | van de Saltztor-sluis in Stade tot aan de vloedkering Schwinge |
- Oste | van de noordoosthoek van de Mühlenwehr Bremervörde tot aan de vloedkering Oste |
- Pinnau | van de zuidwesthoek van de spoorwegbrug in Pinneberg tot aan de vloedkering Pinnau |
- Krückau | van de zuidwesthoek van de brug van/naar Wedenkamp in Elmshorn tot aan de vloedkering Krückau |
Stör | van de peilschaal bij Rensing tot aan de vloedkering Stör |
- Freiburger Hafenpriel | van de oosthoek van de sluis in Freiburg an der Elbe tot aan de monding |
- Wismarbocht, Kirchsee, Breitling, Salzhaff en havengebied Wismar | zeewaarts tot aan de verbindingslijn tussen Hohen Wieschendorf Huk en het Timmendorfbaken en de verbindingslijn tussen het baken van Gollwitz op het eiland Poel en de zuidpunt van het Wustrow-schiereiland |
- Warnow, met inbegrip van de Breitling en zijarmen |

beneden de Mühlendamm vanaf de noordhoek van de Geinitzbrücke in Rostock zeewaarts tot aan de verbindingslijn tussen de noordpunten van het westelijke en het oostelijke havenhoofd in Warnemünde |
- De wateren omgeven door het vasteland en de schiereilanden Darß en Zingst en de eilanden Hiddensee en Rügen (met inbegrip van het havengebied van Stralsund) | zeewaarts tussen het schiereiland Zingst en het eiland Bock: tot 54° 26' 42" NB de eilanden Bock en Hiddensee: tot aan de verbindingslijn tussen de noordpunt van het eiland Bock en de zuidpunt van het eiland Hiddensee, het eiland Hiddensee en het eiland Rügen (Bug): tot aan de verbindingslijn tussen het zuidoostpunt van Neubessin en de Buger Haken |
- Greifswalder Bodden en havengebied Greifswald, met inbegrip van de Ryck | zeewaarts tot aan de lijn van de oostpunt van Thiessower Haken (Südperd) naar de oostpunt van het eiland Ruden, en verder naar de noordpunt van het eiland Usedom (54° 10' 37" NB, 13° 47' 51" OL) |
- De wateren omgeven door het vasteland en het eiland Usedom (de Peene, met inbegrip van het havengebied van Wolgast en het Achterwasser, en de Oderhaf) | oostwaarts tot aan de grens met de Republiek Polen in de Oderhaf |

Noot: Ten aanzien van schepen met thuishaven in een andere Staat moet artikel 32 van het Eems-Dollardverdrag van 8 april 1960 (BGBl. 1963 II, blz. 602) in acht worden genomen.

Zone 2 wateren Frankrijk:
- Dordogne | van de stenen brug te Libourne tot aan de monding |
- Garonne en Gironde | van de stenen brug te Bordeaux tot aan de monding |
- Loire | vanaf de Haudaudinebrug van de Madeleine-zijrivier tot aan de monding en vanaf de Pirmilbrug over de Pirmil-zijrivier |
- Rhône | van de Trinquetaillebrug te Arles en verder naar Marseille |
- Seine | van de Jeanne d'Arc-brug in Rouen tot aan de monding |

België
Zeeschelde beneden Antwerpen is Zone 3, België kent geen zone 2 wateren.

Link: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006L0087:nl:NOT.

Bron: Europese Wetgeving

Wat is een ENC, Inland ENC, ECDIS en Inland ECDIS?

Elektronische kaarten zie je steeds meer, de term 'elektronische kaart' zegt echter niets over de herkomst, de kwaliteit en de navigatiemogelijkheden.
Op een elektronische kaart kun je vaak middels je GPS signaal je eigen schip zien varen, en als je AIS erop aansluit ook andere schepen (maar dan natuurlijk alleen die met AIS). Ook kun je tegenwoordig de elektronische kaart combineren met radar waardoor je vrijwel alles om het schip heen op het scherm kunt zien. Dat lijkt op het eerste gezicht fantastisch, maar het heeft ook nadelen! Je bent snel geneigd om wat je op het scherm ziet als werkelijkheid te ervaren, maar dat kan wel eens verkeerd uitpakken!

Er moet onderscheid gemaakt worden tussen de kaartdata (de bestanden) en het systeem (hardware en software). Kaartdata kunnen een officiële en een niet officiële status hebben. Bij niet-officiële kaarten worden de data niet gecontroleerd door een hydrografische dienst.
De producent kan allerlei gegevens gewijzigd hebben zonder dat daar controle op is. Het systeem geeft alleen maar weer wat er is ingevoerd. Navigeren met achterhaalde (geen updates gebruikt) of onjuiste informatie is op die manier zelfs gevaarlijker dan het varen zonder kaart.
De beste methode om de werkelijkheid te zien is nog steeds naar (alle kanten) naar buiten kijken!

Bij kaartdata kun je onderscheid maken tussen rasterkaarten en vectorkaarten. Rasterkaarten zijn gedigitaliseerde papieren kaarten. Het kaartbeeld ziet er dus hetzelfde uit en bij het in- en uitzoomen verandert er niets. In de begintijd van de elektronische kaarten waren rasterkaarten heel populair omdat het snel en goedkoop was en de gebruiker aan het papieren kaartbeeld gewend was.
Tegenwoordig worden steeds meer vectorkaarten gebruikt. Een vectorkaart bestaat uit een grote hoeveelheid gegevens die in een database is opgeslagen. De gegevens kunnen in 'lagen in de kaart worden weergegeven waardoor bepaalde categorieën gegevens naar behoefte aan of uit gezet kunnen worden (bijv. omdat je daar met je diepgang toch niet kunt komen). Wat wel en niet uit te zetten is, hangt van de software af die de vectorkaart op het scherm laat zien.

ENC

Een Electronic Navigational Chart (ENC) is een vectorkaart die wordt uitgegeven door een officiële hydrografische dienst en die wordt gemaakt aan de hand van internationale eisen uitgegeven door de IHO (International Hydrographic Office). De Nederlandse Dienst der Hydrografie maakt ENC's van vrijwel alle gebieden als er papieren kaarten van de Dienst der Hydrografie zijn. Zo zijn er ENC's van het Noordzeekanaal, de Rotterdamse wateren tot Dordrecht en de Westerschelde. Het zeegebied van Europa is vrijwel geheel gedekt door ENC's. De symbolisatie van een ENC kan verschillen met die in een papieren kaart.
Er kan gekozen worden tussen de 'normale' papieren symbolisatie en voor de zogenaamde S57 symbolisatie, waarbij het symbool sterk is vereenvoudigd.

ECDIS

Voor de beroepszeevaart heeft de IMO (International Maritime Organisation) een standaard aan minimumeisen gesteld aan computersystemen die aan boord gebruikt mogen worden als vervanging van de papieren kaart. Daarbij worden eisen gesteld aan de computer, het softwarepakket dat de elektronische kaart toont en de elektronische kaart. Zo'n systeem heet ECDIS oftewel Electronic Chart Display and Information System. Een ECDIS kan zowel met raster- als met vectorkaarten werken.

Indien er geen ENC beschikbaar is, mag met een rasterkaart gewerkt worden. Er moet ten allen tijden een back-upsysteem zijn, bijvoorbeeld door een tweede ECDIS of door middel van papieren bijgewerkte kaarten.

Inland ECDIS

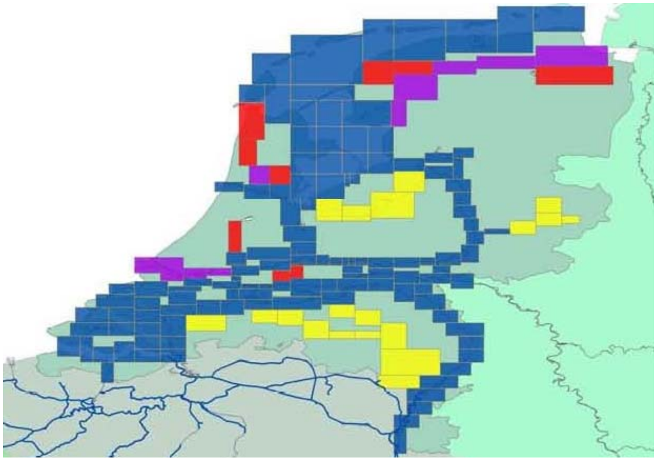
Net zoals op zee, zijn er ook op de binnenwateren elektronische vectorkaarten. De symbolisatie van deze vectorkaarten is iets anders gecodeerd dan op zee (S100). Ook kennen de binnenwateren kaarten een aantal specifieke symbolen die op zee niet voorkomen. Een softwarepakket dat de binnenwater elektronische kaarten op het scherm toont, heeft dus een andere symbolenset nodig.
In tegenstelling tot de gewone ECDIS voor op zee, wordt met Inland ECDIS niet een compleet systeem maar alleen een elektronische vectorkaart voor de binnenwateren bedoeld. Dit kan dus verwarring opleveren. Zeker in de beginperiode van de binnenwater ENC's was dit het geval. Met de nieuwe publicaties vanuit Europa is dit probleem hersteld en wordt met een Inland ECDIS wel het geheel van de hardware, de software en de kaarten bedoeld.

Inland ENC

Met een Inland ENC wordt uitsluitend de elektronische kaart voor de binnenwateren bedoeld conform de internationale standaard. Voor de Europese binnenwateren is er zo'n vastgestelde standaard. Het is de bedoeling dat alle landen van Europa deze kaarten maken van de grote binnenwateren. Deze kaarten zijn vaak gebaseerd op de CEMT klassen van de vaarwateren. Een Inland ENC wordt ook wel aangeduid met IENC.

Ontwikkelingen op het gebied van IENC's

Langs de kusten van Europa worden dus zowel ENC's als IENC's gemaakt, zo ook in Nederland. Deze kaarten kunnen zowel door binnenvaart als door zeevaart worden gebruikt. Omdat IENC's meer gericht zijn op de binnenwateren bevatten ze vaak meer detailinformatie die noodzakelijk is voor de binnenvaart. De product specificatie van de harmonisatiegroep voor IENC's is erkend door de CCR, de Donau-commissie, de Europese Commissie en de IHO. Voor de grotere binnenwateren (CEMT klasse Va en hoger) moeten de lidstaten van Europa compleet gedekt hebben. Voor Europa is inmiddels 10250 km binnenwater gedekt door een IENC.



Blauw: Inland ENC's voor de vaarwegen van CEMT-klasse Va/b en hoger in beheer bij Rijkswaterstaat, worden gepubliceerd door Rijkswaterstaat.
Geel: Inland ENC's voor de vaarwegen van CEMT-klasse IV in beheer bij Rijkswaterstaat, worden gepubliceerd op de RIS-server. Naar verwachting wordt in 2012 over de productie en publicatie van deze Inland ENC's besloten.
Paars: Inland ENC's voor de vaarwegen van CEMT-klasse Va/b en hoger, in beheer bij andere instanties dan Rijkswaterstaat.
Rood: Inland ENC's voor de vaarwegen van CEMT-klasse IV, in beheer bij andere instanties dan Rijkswaterstaat.

Meer informatie over Inland ECDIS is te vinden in het Informatieblad Inland ECDIS dat is gepubliceerd door de CCR: http://www.ccr-zkr.org/files/documents/workshops/wrshp181011/Leaflet_Inland_ECDIS_nl.pdf.

Meer officiële informatie over de IENC is te vinden op http://ienc.openecdis.org/. Via http://ienc.openecdis.org/?q=node/23 zijn gratis viewers voor de IENC's te downloaden.
De Nederlandse (gratis) RWS IENC's gemaakt door de Nederlandse overheid zijn te downloaden via http://www.vaarweginformatie.nl/fdd/main/infra/enc. (JB)

Enkele wettelijke definities Inland ECDIS en Inland AIS

BIJLAGE 1.1: REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN 1995 ALS BEDOELD IN ARTIKEL 1.6, EERSTE LID

Inland ECDIS: gestandaardiseerd systeem voor de elektronische weergave van binnenvaartkaarten en de daarmee verbonden informatie, dat geselecteerde informatie uit een specifiek geproduceerde elektronische binnenvaartkaart en naar keuze informatie van andere navigatiesensoren weergeeft;
Inland ECDIS apparaat: apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten, dat in de informatiemodus en de navigatiemodus gebruikt kan worden;
informatiemodus: gebruik van Inland ECDIS alleen voor informatiedoeleinden zonder geïntegreerd radarbeeld;
navigatiemodus: gebruik van Inland ECDIS bij het sturen van het schip met geïntegreerd radarbeeld;
Inland AIS-apparaat: een apparaat dat op een schip is ingebouwd en dat in de zin van de standaard 'Volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart' (Besluit 2006-I-21) wordt gebruikt;

Artikel 7.06 Radarinstallatie en bochtaanwijzer
1. De radarinstallatie en de bochtaanwijzer moeten overeenkomen met een door de bevoegde autoriteit toegelaten type. Aan de voorschriften van bijlagen 1.6 en 1.7 van de regeling moet zijn voldaan.
Inland ECDIS apparaten, die in de navigatiemodus kunnen worden gebruikt, worden beschouwd als radarinstallaties. Zij moeten tevens voldoen aan de eisen van Inland ECDIS.

BIJLAGE 1.6: VOORSCHRIFTEN OMTRENT DE

MINIMUM EISEN EN DE KEURINGSVOORWAARDEN VOOR RADARINSTALLATIES VOOR DE RIJNVAART, ALS BEDOELD IN ARTIKEL 1.15, EERSTE LID

Hoofdstuk 1. Algemeen
Artikel 1.01. Toepassing
In deze voorschriften zijn de technische en operationele minimum eisen voor radarinstallaties voor de Rijnvaart vastgelegd, alsmede de keuringsvoorwaarden waaronder aan de minimum eisen moet worden voldaan.
Inland ECDIS apparaten, die in de navigatiemodus kunnen worden gebruikt, worden beschouwd als radarinstallaties als bedoeld in deze voorschriften.

BIJLAGE 1.8: VOORSCHRIFTEN OMTRENT DE INBOUW EN DE CONTROLE VAN HET FUNCTIONEREN VAN RADARINSTALLATIES EN BOCHTAANWIJZERS VOOR DE RIJNVAART, ALS BEDOELD IN DE ARTIKELEN 1.15, EERSTE LID, EN 1.16, EERSTE LID

Artikel 1. Doel van de voorschriften
Doel van deze voorschriften is te bevorderen dat in het belang van een veilige en vlotte scheepvaart met behulp van radar op de Rijn de inbouw van radarinstallaties en bochtaanwijzers technisch en ergonomisch optimaal verloopt, en dat aansluitend daarop een controle van het functioneren daarvan wordt uitgevoerd.
Inland ECDIS apparaten, die in de navigatie modus kunnen worden gebruikt, worden beschouwd als radarinstallaties als bedoeld in deze voorschriften.

Artikel 9. Inbouw en controle van het functioneren
Vóór de eerste inbedrijfstelling na de inbouw, bij verlenging of vernieuwing van het certificaat van onderzoek (met uitzondering van artikel 2.09, tweede lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn), alsmede na elke verbouwing van het schip die de operationele toestand van deze installaties zou kunnen beïnvloeden, moet door de bevoegde autoriteit of door een in artikel 3 bedoeld erkend bedrijf een controle op de inbouw en het functioneren worden uitgevoerd.

Hierbij gelden de volgende voorwaarden:
a. de voeding beschikt over een eigen zekering;
b. de bedrijfsspanning ligt binnen de gegeven toleranties (zie artikel 2.01 van de Voorschriften omtrent de minimum eisen en de keuringsvoorwaarden voor radarinstallaties en die voor bochtaanwijzers voor de Rijnvaart);
c. de bekabeling voldoet aan de voorschriften van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn of eventueel aan die van het ADNR;
d. het aantal omwentelingen van de antenne bedraagt minimaal 24/min;
e. in het stralingsbereik van de antenne bevindt zich aan boord geen voor de radarnavigatie hinderlijk object;
f. de veiligheidsschakelaar van de antenne is bedrijfsklaar; dit geldt niet voor radarinstallaties die nog vóór 1 januari 1990 werden toegelaten;
g. beeldschermeenheden, bochtaanwijzers en bedieningselementen zijn ergonomisch verantwoord geplaatst;
h. de koerslijn van de radarinstallaties wijkt maximaal 1° van de lengte-as van het schip af;
i. de nauwkeurigheid bij het weergeven van afstand en azimuth is overeenkomstig de eisen (meting aan de hand van bekende doelen);
k. de lineariteit op korte afstand (pushing en pulling) is in orde;
l. de af te beelden minimum afstand is ten hoogste 15 m;
m. het middelpunt van het radarbeeld is zichtbaar en niet groter dan 1 mm in doorsnede;
n. valse echo's door reflecties en ongewenste afschaduwing vooruit komen niet voor of beïnvloeden de veilige vaart niet;
o. de golfonderdrukking en de neerslagonderdrukking, alsmede de voorinstellingen zijn in orde;
p. de instelbaarheid van de versterking is in orde;
q. de beeldscherpte en het oplossend vermogen zijn in orde;
r. de draairichting van het schip is in overeenstemming met de indicatie op de bochtaanwijzer, en de nulstand bij het rechtuit varen is in orde;
s. de radarinstallatie is ongevoelig voor uitzendingen van de boordradioinstallatie of storingen uit andere bronnen aan boord;
t. storingen van andere boordapparatuur door de radarinstallatie en/of door de bochtaanwijzer komen niet voor;
u. voor Inland ECDIS apparaten mag de statische positie afwijking van de kaart niet meer bedragen dan 2 m;
v. voor Inland ECDIS apparaten mag de statische hoek afwijking van de kaart niet meer bedragen dan 1°.

Meer informatie over Inland AIS is te vinden op de website van de CCR: http://www.ccr-zkr.org/files/documents/ris/leafais2011_nl.pdf.

Bron: CCR.

Inland AIS in het Rijnvaartpolitiereglement

Volgens de CCR geldt de volgende tekst in het Rijnvaartpolitiereglement (RPR):

Artikel 4.07 (opm 1)

Inland AIS-apparatuur
1. (opm 2). Een schip, met uitzondering van een zeeschip, mag slechts gebruik maken van AIS, indien het is uitgerust met een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn. Deze moeten goed functioneren. Een klein schip moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip-schip-verkeer, die goed functioneert.
2. (opm 1). Een schip mag slechts AIS gebruiken indien de parameters die in het AIS-apparaat zijn ingevoerd op ieder moment met de werkelijke parameters van het schip overeenkomen.

Opm 1: Titel deel III, Titel artikel 4.07 en lid 2 van toepassing van 1.4.2011 t/m 30.11.2013 (Besluit 2010-II-23).
Opm 2: Eerste lid van toepassing van 1.4.2011 t/m 30.11.2013 (Besluit 2010-II-23).

Zie http://www.ccr-zkr.org/files/documents/reglementRP/rp1nl_122011.pdf.

NB. Dit RPR artikel is niet terug te vinden in de actuele wetgeving op www.overheid.nl.

Bron: Centrale Commissie Rijnvaart

CCR: AIS en ECDIS verplichting

Gebruiksverplichting AIS-Electronic Chart Display Information System (ECDIS)
Tijdens het 'Overleg Techniek Nautiek Binnenvaart', waar onder meer de agenda's voor de 'Centrale Commissie voor de Rijnvaart' (CCR) worden voor besproken, werd vrij onverwachts een concept tekstvoorstel voor artikel 4.07 lid 2 *(Red: voor de inhoud van dat RPR artikel zie het vorige artikel in dit blad!)* van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) aan de deelnemers voorgelegd.

Compromis
Dit tekstvoorstel is een compromis van de Nederlandse en Duitse CCR-delegaties, en luidt als volgt:

"Een schip, met uitzondering van een niet vrijvarende veerpont, moet bovendien zijn uitgerust met een Inland ECDIS-apparaat in informatiemodus of met een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem, dat met een Inland AIS-apparaat moet zijn verbonden, en moet dit samen met een actuele elektronische binnenvaartkaarten gebruiken."

De gebruiksverplichting zal waarschijnlijk gelden voor alle marifoonplichtige vaartuigen. Het toepassingsgebied betreft alle RPR wateren maar het ligt voor de hand dat de gebruiksverplichting ook voor de BPR wateren gaat gelden.

Het compromis is een gevolg van geuite bezwaren vanuit Nederland. Het bestuur heeft middels een brief aan de Nederlandse Rijnvaartcommissaris CCR op 23-11-2012 haar bezwaren bekend gemaakt, zoals ook de Landelijke Woonboten Organisatie (LWO) en de Algemene Schippers Vereniging (ASV). Hierin is verzocht om de gebruiksverplichting van AIS in combinatie met ECDIS niet in te voeren.

Werkbaarheid van AIS-ECDIS
Naast de kostbare investerings- en onderhoudskosten van ECDIS apparatuur is ook de werkbaarheid een punt van aandacht. Zeker de werkbaarheid ten aanzien van de vaartuigen zonder stuurhuis (waaronder de zeilschepen)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

RP (13) 56
RP/G (13) 87
14 oktober 2013
Or. de fr/de/nl

COMITÉ POLITIEREGLEMENT
WERKGROEP POLITIEREGLEMENT

Voorstel voor de formulering van artikel 4.07, tweede lid, van het Rijnvaartpolitiereglement

Mededeling van de Duitse delegatie

Geachte heer Pauli,

Zoals aangekondigd, dient de Duitse delegatie met goedvinden van de Nederlandse delegatie hierbij een voorstel voor de formulering van artikel 4.07, tweede lid, van het Rijnvaartpolitiereglement in:

„Fahrzeuge, ausgenommen nicht freifahrende Fähren, müssen zusätzlich mit einem Inland ECDIS Gerät im Informationsmodus oder einem vergleichbaren Kartenanzeigegerät, das mit dem Inland AIS Gerät verbunden sein muss, ausgestattet sein und dieses zusammen mit einer aktuellen ~~Fassung der amtlich herausgegebenen~~ elektronischen Binnenschifffahrtskarte benutzen."

In de Nederlandse taalversie luidt artikel 4.07, tweede lid, als volgt:

"Een schip, met uitzondering van een niet vrijvarende veerpont, moet bovendien zijn uitgerust met een Inland ECDIS-apparaat in informatiemodus of met een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem, dat met een Inland AIS-apparaat moet zijn verbonden, en moet dit samen met een actuele ~~versie van de officieel uitgegeven~~ elektronische binnenvaartkaarten gebruiken."

De Duitse en Nederlandse delegatie streven ernaar het nieuwe artikel 4.07 per 01.12.2014 in te voeren.

waarin niet voorzien is. Een beeldscherm met ECDIS kaarten op het achterdek is kwetsbaar en er ontstaan wellicht nieuwe veiligheidsrisico's. Een ander aspect is dat (nog) 25% van de AIS systemen onjuiste gegevens uitzenden. Dit is deels te wijten aan foutieve invoer van de gebruiker en deels door configuratiefouten.

Reactie bestuur
Op verzoek vanuit het ministerie, heeft het bestuur - in samenwerking met een aantal actieve leden - op 28-10-2013 een schriftelijke reactie gegeven op het bovengenoemd tekstvoorstel van het RPR artikel 4.07 lid 2. Hierin ligt de nadruk op de werkbaarheid ten aanzien van vaartuigen zonder stuurhuis.

Bron: LVBHB, Fred van Beelen

Uitvoeringsverordening technische specificaties Inland ECDIS door de EU

Op 10 september 2013 heeft de Europese Commissie de uitvoeringsverordening 909/2013 uitgebracht tot vaststelling van de technische specificaties voor het systeem voor de elektronische weergave van binnenvaartkaarten en -informatie (Inland ECDIS) zoals bedoeld in de Europese Richtlijn 2005/44/EG.

De lidstaten van Europa moeten binnen 30 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening aan de voorschriften voldoen. De inwerkingtreding is op de dag na de bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie, in dit geval 28 september 2013.
Dit betekent dat eind maart 2016 alle Europese lidstaten dus aan de verordening moeten voldoen.

In de verordening worden de voorschriften gegeven voor:
- de prestatienormen voor Inland ECDIS
- de gegevensstandaard voor Inland ECDIS
- de codes voor fabrikanten en vaarwegen (in tegenstelling tot de ENC's mogen IENC's zowel door de overheid als door commerciële bedrijven gemaakt worden, alle leveranciers en en IENC's moeten echter getoetst worden)
- de weergavestandaard voor Inland ECDIS
- operationele en uitvoeringseisen, testmethoden en vereiste testresultaten
- maatregelen om de softwarekwaliteit te waarborgen
- systeemconfiguraties
- verklarende woordenlijst

De verordening regelt dus NIETS over het al of niet verplicht aan boord zijn op bepaalde typen schepen of op bepaalde wateren, maar alleen technische specificaties waaraan de hardware, de software en de kaarten aan moeten voldoen.

De gehele tekst van de verordening is te downloaden via http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:258:0001:0041:nl:pdf. (JB)

Operationele en functionele vereisten, testmethoden en vereiste testresultaten van Inland AIS

Op 19 oktober 2012 is de Teststandaard Inland AIS van de CCR in werking getreden.

Het concept van de River Information Services (RIS) heeft zich via diverse Europese onderzoeksprojecten ontwikkeld en is gericht op de verhoging van de veiligheid en de efficiency van het transport per binnenvaart.

De Europese commissie, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Donau Commissie hebben onderkend dat het noodzakelijk is dat er een mogelijkheid wordt geschapen voor de automatische uitwisseling van navigatiegegevens tussen schepen onderling en tussen schepen en de wal om op die manier te komen tot automatische identificatie en tracking & tracing-oplossingen in de binnenvaart.

In de zeescheepvaart heeft de IMO het Automatic Identification System (AIS) ingevoerd. Alle zeegaande schepen op internationale routes die onder de SOLAS conventie, hoofdstuk 5, vallen, dienden voor eind 2004 van AIS te zijn voorzien. De richtlijnen en aanbevelingen voor River Information Services (RIS Guidelines 2004) van PIANC en CCR omschrijven de Inland AIS als een belangrijke technologie.

Het Automatische Identificatie Systeem AIS (Automatic Identification System) zoals gebruikt in de zeevaart, is vastgelegd in resolutie MSC 74(69) Bijlage 3, van de IMO (International Maritime Organisation), "Performance Standard for a Universal Shipborne Automatic Identification" (Operationele Standaard voor een uniforme automatische identificatie van schepen). De technische vereisten voor het AIS zijn vastgelegd in de ITU-aanbeveling ITU-R M. 1371.

Het Europese RIS platform heeft in 2003 de internationale expertgroep voor tracking & tracing ingesteld.
De belangrijkste taak van deze expertgroep is gelegen in de ontwikkeling en het onderhoud van een Europees brede en geharmoniseerde Standaard voor Tracking & Tracing van schepen in de binnenvaart. Vanwege de gebieden waar gemengde verkeersbewegingen plaatsvinden, is het van belang dat de standaarden en procedures voor de binnenvaart compatibel zijn met de al gedefinieerde standaarden en procedures voor de zeevaart.

Om te voldoen aan de specifieke behoeften van de binnenvaart, is AIS verder ontwikkeld tot de zogeheten Inland AIS-Standaard, waarbij de volledige compatibiliteit met het maritieme IMO AIS en de al bestaande standaarden in de binnenvaart behouden blijft.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft in oktober 2007 de "Standaard voor het volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart, Editie 1.01" aangenomen.
De Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft op 13 maart 2007 een verordening van de Commissie aangenomen, Verordening (EG) 415/2007, inzake de

technische specificaties voor tracking- en tracing-systemen voor schepen, overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap.
Deze verordening is door de Commissie bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 689/2012 van 27 juli 2012 gewijzigd, waarbij hoofdstuk 2 van de bijlage bij de verordening van de Commissie de technische specificaties voor het Inland AIS vastlegt.

Het document beschrijft de "AIS-apparatuur op binnenschepen overeenkomstig de Standaard voor Tracking & Tracing van schepen in de binnenvaart - operationele en functionele vereisten, testmethoden en vereiste testresultaten (Test Standard Inland AIS)". Gezien zijn aard is dit document verregaand gebaseerd op de structuur van de basisnorm IEC 61993-2 Editie 2. Deze nieuwe versie houdt rekening met de ITU-Aanbeveling M.1371-4.

Inhoud van het document:
- toepassingsgebied
- normatieve referenties
- afkortingen
- algemene vereisten
- milieuvereisten, stroomvoorziening, veiligheidsvoorschriften en voorschriften voor specifieke doeleinden
- functionele vereisten
- technische vereisten
- operationele testen
- specifieke testen van de link layer
- high speed input
- functionaliteitstesten voor lange afstanden

Het gehele document is te downloaden via http://www.ccr-zkr.org/files/documents/ris/ais20_nl.pdf. (JB)

Bron: CCR

CCR stelt nieuwe edities van de Standaard voor Inland ECDIS en de Teststandaard voor Inland AIS in werking

Het Comité Politiereglement van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft tijdens de vergadering in oktober 2012 de Editie 2.0 van de Teststandaard voor Inland AIS aangenomen en in werking gesteld, samen met de Editie 2.3 van de Standaard voor Inland ECDIS.
Deze nieuwe edities vormen voortaan de grondslag voor de typegoedkeuring van Inland AIS-apparaten en Inland ECDIS-apparaten in de navigatiemodus.

Inland AIS (Automatic Identification System) is een sleuteltechnologie van River Information Services (RIS) voor de automatische uitwisseling van identificatie- en vaargegevens tussen schepen onderling en tussen schepen en instanties aan land.
Inland AIS is een instrument voor het volgen en opsporen van binnenschepen, dat de verbetering van de veiligheid en efficiëntie in de binnenvaart beoogt door de ondersteuning van de besluitvorming aan boord. De schepen op de Rijn mogen alleen apparatuur gebruiken die op grond van een typegoedkeuring overeenkomstig de Teststandaard is toegelaten.

De Teststandaard is gebaseerd op de standaard voor AIS-apparaten van klasse A voor de zeevaart, de norm IEC 61993-2. Deze norm werd in 2012 herzien en dit heeft tevens een herziening van de Teststandaard voor Inland AIS nodig gemaakt, waarvan de Editie 2.0 het resultaat is.
In hoofdzaak werden bij de herziening onduidelijkheden in de huidige Teststandaard weggenomen en werd de standaard met enkele nieuwe functies van het maritiem AIS uitgebreid. De functionele omvang van Inland AIS blijft onveranderd, waarbij enkele preciseringen inzake de melding "personen aan boord" en de invoer "lengte en breedte van samenstellen" in de Teststandaard voor Inland AIS werden opgenomen. De Teststandaard kreeg een nieuwe structuur en heeft voortaan uitsluitend betrekking op de uitbreiding van de functionaliteit van Inland AIS op basis van de norm IEC 61993-2, editie 2.

Het Comité Politiereglement van de CCR heeft de Editie 2.0 van de Teststandaard aangenomen op 16 oktober 2012. Het comité heeft tevens besloten dat de Teststandaard tegelijk met de publicatie van de norm IEC 61993-2, editie 2, in werking zal treden. De publicatie vond plaats op 19 oktober 2012. Vanaf deze datum moet de typegoedkeuring van Inland AIS-apparaten overeenkomstig artikel 7.06, derde lid, van het ROSR worden uitgevoerd op basis van de Editie 2.0 van de Teststandaard.
De Inland AIS-apparatuur met een typegoedkeuring krachtens Editie 1.01 van de Teststandaard mag nog op de schepen worden ingebouwd tot aan de datum die later door de CCR zal worden vastgesteld.

Inland ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) is een systeem voor de elektronische weergave van binnenvaartkaarten en samenhangende geografische informatie, dat een grotere veiligheid en efficiëntie van de binnenvaart beoogt door een vereenvoudigde oriëntatie op de waterwegen. Inland ECDIS moet tevens de werkdruk bij het voeren van het schip verkleinen in vergelijking tot de klassieke navigatie- en informatiemethoden.

De nieuwe Editie 2.3 is met betrekking tot de verwijzingen naar het AIS verbeterd en met de internationale normen in overeenstemming gebracht. In het kader van de herziening zijn enkele fouten gecorrigeerd en is de grafische weergave bij meerdere overlappende objecten geoptimaliseerd. Bovendien zijn nieuwe objecten en attributen opgenomen, waardoor de kwaliteit van de gegeven informatie en de veiligheid worden vergroot. Het Comité Politiereglement van de CCR heeft de Editie 2.3, die in november 2011 was overeengekomen, tijdens de vergadering van 16 oktober 2012 met deze datum in werking gesteld.
De Editie wordt op deze manier verplicht gesteld voor de opstelling van elektronische binnenvaartkaarten en de typegoedkeuring die in artikel 7.06, eerste lid, van het ROSR is voorzien voor Inland ECDIS-apparaten die in de navigatiemodus kunnen worden gebruikt.

Bron: persbericht CCR

Rode diesel dispensatie uitgebreid

De Belastingdienst heeft per brief van 15 juli 2013 aan de FONV laten weten dat
1. de mogelijkheid om als varend monument op rode diesel te varen echt komt te vervallen per 1 januari 2013
maar
2. rode diesel die voor 1 januari 2013 is gebunkerd mag ook na 1 januari 2014 nog gebruikt worden of zoals de formele tekst luidt: 'Dit betekent dat ook vanaf 1 januari 2014 nog vóór 1 januari 2013 gebunkerde rode diesel in de brandstoftanks aanwezig mag zijn'.
Een mooi succes voor de inzet van de FONV voor ons varend erfgoed.

Voor de gehele brief zie
http://www.lvbhb.nl/Docfiles/2013/2013-07-15%20Brief%20Belastingdienst.jpg.

Bron: LVBHB George Snijder



NB. Dus voor de duidelijkheid:
1. Het gebruik van rode diesel die al aanwezig was voor 1 januari 2013 mag ook na 1 januari 2014 gebruikt worden maar dat geldt alleen voor schepen die voor 1 januari 2013 op rode diesel mochten varen (met een blauwe pas van de FONV).
2. Deze brief is uitsluitend van toepassing op schepen die onder de gedoogsituatie vielen met een blauwe pas van de FONV, dus niet op alle historische schepen met rode diesel aan boord (bijv. voor de kachel).
3. Zorg ervoor dat je kunt aantonen dat de diesel die je aanboord hebt, al gebunkerd was voor 1 januari 2013.
4. Zorg er nog steeds voor dat je vrijwel alle rode diesel opmaakt VOOR je nieuwe witte diesel tankt. Hierdoor blijft er zo min mogelijk rode kleurstof achter in je totale brandstofsysteem. (JB)

Eerste e-magazine maritiem programma verschenen

Het gloednieuwe e-magazine van het maritiem programma is uit. Het nieuwe e-Magazine Maritiem Programma is de eerste stap in het zichtbaar maken van alle projecten die binnen het Maritiem Programma worden uitgevoerd.
De komende tijd zullen wij ons, naast de informatie-voorziening op de website extra inspannen om onze informatievoorziening te verbreden. Wij vinden het belangrijk om onze projecten, resultaten en andere actualiteiten te presenteren in een periodiek te verschijnen e-magazine.



In het e-magazine wordt afwisselend aandacht besteed aan de thema's Binnenland en Buitenland. Het magazine wordt ieder kwartaal gepubliceerd via de website van de RCE.

In het eerste magazine komen een aantal buitenlandse thema's aan bod. In het artikel 'Beheer Scheepswrakken in Nederlands Eigendom' wordt ingegaan op de verantwoordelijkheid die het Maritiem programma heeft voor Nederlandse scheepswrakken overzee.
Het onderzoek naar het admiraliteitsschip 'de Utrecht' (gezonken in 1648 in Brazilië) staat centraal in een artikel over dit wrak. Daarnaast is een interview met projectleider Martijn Manders opgenomen en een column van hoogleraar archeologie Willem Willems over water als verbindende factor. In de rubriek 'wrakken en verhalen' wordt admiraal Witte de With aan het woord gelaten. Witte de With was er bij toen de Utrecht in een treffen met Portugese schepen zonk.

De tweede editie van het e-magazine zal gaan over Nederland als Maritieme Natie. Hierbij zoomen we dieper in op de duikactiviteiten die hebben plaatsgevonden in de zomerperiode van 2013 (bijv. in Waddenzee Burgzand Noord 3 en de onderzoeksactiviteiten in Cuijk).

U kunt zich aanmelden voor het magazine door een email te sturen info@cultureelerfgoed.nl

Het e-magazine is zowel in het Nederlands als in het Engels.

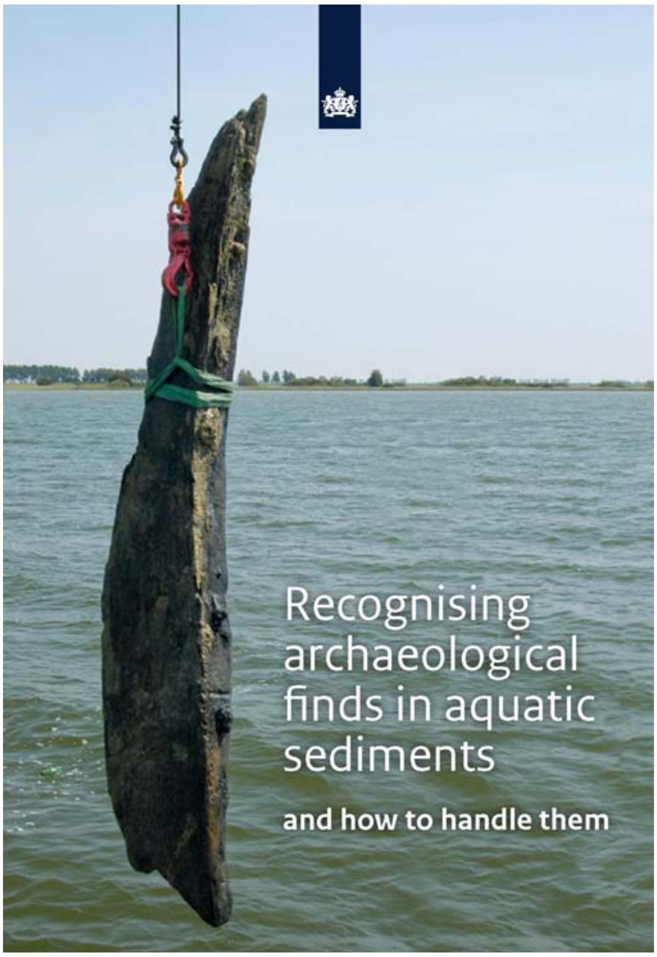
Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Handboek om maritieme archeologische vondsten beter te herkennen

Waterbodems liggen bezaaid met onder meer stenen, stukken hout en resten van planten en dieren. Deskundigen zien snel genoeg of een object archeologische waarde heeft, maar dat geldt natuurlijk niet voor leken of buitenstaanders. Wie werkzaam is op zee of op de binnenwateren, kan zomaar iets boven water halen waarvan het hart van een archeoloog sneller zou gaan kloppen. En dat vervolgens door gebrek aan kennis achteloos weer over boord gooien.

Archeologische vondsten herkennen

Om mensen die werkzaam zijn op zee of op binnenwateren beter te informeren over het herkennen van archeologische vondsten, heeft de Rijksdienst in samenwerking met Rijkswaterstaat een handboek opgesteld: http://www.cultureelerfgoed.nl/sites/default/files/u8/F04-001%20Maritieme%20Vondsten%20A5%20DEF%20web.pdf (Nederlandse versie) en http://www.cultureelerfgoed.nl/sites/default/files/documenten/recognising_archeological_finds_in_aquatic_sediments.pdf (English version).



Wettelijke meldingsplicht

Het handboek laat zien hoe om te gaan met een (mogelijk) archeologisch object en welke wettelijke meldingsplicht hierbij geldt. Om lezers een beeld te geven van de objecten die ze zouden kunnen tegenkomen, worden er ook enkele voorbeelden gegeven.

TV-aandacht: Een Vandaag

Op 20 augustus 2013 is aan dit onderwerp aandacht besteed in het actualiteitenprogramma Een Vandaag. U kunt deze uitzending terugkijken via http://www.eenvandaag.nl/binnenland/46665/archeologievondsten_vaak_niet_herkend_en_weggegooid.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Onderzoek wrakken bij Texel

Onderzoekers van het Maritiem Programma van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed hebben van 10 tot 28 juni 2013 in het kader van twee projecten veldwerk uitgevoerd in de Waddenzee. Hierbij zijn twee wrakken gemonitord en fysiek beschermd: de Burgzand Noord 3 en 10. Beide wrakken liggen slechts enkele kilometers van elkaar, op de locatie Burgzand. Op deze plek, door natuurlijke erosie bedreigd, gingen 300 jaar lang (tussen 1500-1800) schepen voor anker om geladen en gelost te worden voor de haven van Amsterdam. Ondanks de beschutting die het eiland bood tegen de noordwestenwind, zijn er door de eeuwen heen vele schepen vergaan.
Dit is dan ook een plek van groot archeologisch belang, waar al tientallen wrakken zijn ontdekt. Recent verschenen publicaties van de Rijksdienst over de Rede van Texel onderschrijven het onderzoekspotentieel van dit gebied en laten tegelijkertijd zien hoe ernstig het bedreigd wordt.

Bescherming van erfgoed onder water

Eén van de speerpunten van het Maritiem Programma is het in de bodem behouden van archeologische sites voor volgende generaties. Dit principe heet in-situ bescherming en is tevens een van de speerpunten in de UNESCO Conventie voor de Bescherming van het Onderwater Cultureel Erfgoed uit 2001. Dit verdrag is momenteel nog niet geratificeerd door Nederland, maar dit gaat waarschijnlijk wel in 2014 gebeuren.

Al jaren is de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) een van de voorlopers op het gebied van in situ bescherming van onderwater cultureel erfgoed. Experimenten begonnen al einde jaren 80 van de vorige eeuw. Na vervolgens een aantal jaren vooral op opgraving gefocust te zijn geweest is vanaf midden jaren 90 weer met allerlei experimenten begonnen om effectieve, betaalbare maatregelen te vinden waarmee uitvoering kan worden gegeven aan internationale afspraken, zoals het Verdrag van Malta en de UNESCO Conventie voor de bescherming van het Onderwater Cultureel Erfgoed.

Burgzand Noord 3

In 1988 werd bij de wijziging van de Monumentenwet voor het eerst expliciet de bescherming van het onderwater cultureel erfgoed meegenomen. Dit heugelijke feit is toen direct bezegeld met de fysieke bescherming van het Burgzand Noord 3 wrak (BZN3) en haar aanwijzing als eerste Rijksmonument onderwater.

Burgzand Noord 10

In het kader van het Europese samenwerkingsproject SASMAP is veldwerk verricht op het wrak de Burgzand

Noord 10 (BZN 10). De BZN 10 is een 17e eeuws schip dat op de locatie Burgzand bij Texel is vergaan. BZN10 was een koopvaarder geladen met o.a. Iberische kruiken, leistenen platen, tonnetjes met druiven en ansjovis en veel kleine metalen voorwerpjes als koperdraad, belletjes en nog ongebruikte gereedschappen. Het wrak ligt al meer dan 10 jaar goed beschermd op de zeebodem, maar nu zijn extra maatregelen nodig om het ook de komende jaren te kunnen bewaren.

Meer weten? Zie
http://www.cultureelerfgoed.nl/rce_nieuwsbrieven/scheepsarcheologisch_nieuws/index.html#p1.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Eerste Rijksmonument onderwater op en top beschermd

In 1988 werd bij de wijziging van de Monumentenwet voor het eerst expliciet de bescherming van het onderwater cultureel erfgoed meegenomen. Dit heugelijke feit is toen direct bezegeld met de fysieke bescherming van het Burgzand Noord 3 wrak (BZN3) en haar aanwijzing als eerste Rijksmonument onderwater.

Fysieke bescherming
De eerste afdekking heeft een aantal weken in beslag genomen. Uiteindelijk is een laag van duizenden zandzakken afgewisseld met polypropyleen gaas gebruikt. Deze zware afdekking was vooral bedoeld om ongewenste opgraving te voorkomen.
In 2000 bleek deze afdekking nog altijd goed te werken. Echter, aan de zuidzijde van het wrak bleek het voorschip - dat nooit onder de afdekking had gelegen - vrijgespoeld te zijn. Ook lag een rand van wat werd geïnterpreteerd als stuurboord vrij. Er is toen besloten om met steigergaas de dagzomende delen af te dekken, net als op andere wrakken in de buurt was gedaan.

Monitoring
Bij monitoring in 2010 bleken toch weer nieuwe delen vrij te zijn gekomen. Vooral het eerder als dek en later als boord aangeduide deel was meer naar het Noorden verder vrij gekomen. Tijdens het veldwerk dat dit jaar is uitgevoerd, zijn deze delen gedocumenteerd en is weer een extra beschermingslaag aangebracht op het wrak om de resten de komende jaren weer optimaal te beschermen.

Meer weten? Zie
http://www.cultureelerfgoed.nl/actueel/nieuws/eerste-rijksmonument-onderwater-op-en-top-beschermd.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Spannende IFMAF scheepsopgraving

Op de akker van een boer in Dronten lag het wrak van een vrachtschip. Het werd gevonden in 1959 en werd gedateerd in de 18e eeuw. Het schip werd in de maand augustus 2013 compleet opgegraven door de International Fieldschool for Maritime Archaeology (IFMAF).
Tijdens een verkenning van dit scheepswrak in 1985 werd vastgesteld, dat het een met leisteen geladen vrachtschip betrof, waarvan de houtkwaliteit erg slecht was.
Vastgesteld werd dat het wrak ongeveer 16,5 meter lang en 4,5 meter breed was. In het achterschip werden veel scherven aardewerk, een complete kruik en ongeveer 450 munten gevonden. Ook werden tien vuur- en bakenloodjes aangetroffen. In het voorschip werd een prachtige vondst gedaan: behalve een tegeltje werd daar een zilveren horloge met een unieke, zeer fraaie horlogeketting opgegraven.
Een topstuk. De vondsten werden gedaan in een proefsleuf. De verwachtingen waren daarom hooggespannen: wie weet wat een complete opgraving aan vondsten op zou leveren?

De opgraving werd uitgevoerd door archeologiestudenten van diverse universiteiten, amateurarcheologen van AWN Flevoland en een team van medewerkers van Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Rijksuniversiteit Groningen en Nieuw Land, onder begeleiding van bijzonder hoogleraar prof.dr. André van Holk en scheepsarcheoloog drs. Laura Koehler. De studenten krijgen met deze fieldschool de kans om ervaring op te doen met een scheepsopgraving. En dit jaar boften ze: er werden vele interessante vondsten gedaan.

Meer weten? Zie
http://www.cultureelerfgoed.nl/rce_nieuwsbrieven/scheepsarcheologisch_nieuws/index.html#p1.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Uniek onderwateronderzoek naar Romeinse kade

Medewerkers van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed gaan tot 7 september een archeologisch onderzoek onder water uitvoeren in de gemeente Cuijk. Ze gaan hierbij op zoek naar restanten van een (mogelijk) Romeinse kade.
De operatie vindt plaats in de Maas, pal aan de Maasboulevard. Dit is de plek waar een Romeins fort is gevonden, vlakbij de locatie waar zich een ongeveer 2000 jaar oude Romeinse brug bevindt.

Hoge archeologische waarde
Het onderzoeksgebied is omgedoopt tot Gebied 6000 en vertegenwoordigt een hoge archeologische waarde.
Het bestaat uit een geheel van houten palen waarvan men vermoedt dat het restanten van een Romeinse kade of steiger zijn geweest. In Nederland is er nog niet eerder een soortgelijk onderzoek gedaan en daarom zijn er medewerkers van de Rijksdienst bij betrokken vanuit het Programma maritiem erfgoed.

3 doelen
Het archeologisch onderzoek in Cuijk dient drie doelen:
· achterhalen wat de aard van de site is: is er sprake is van één dik vondstenpakket of van een vondstenpakket met stratigrafie?
· testen van nieuwe methoden en technieken.
Het Programma maritiem erfgoed werkt samen met twee internationale teams die op het gebied van boringen en visualiseren van (onderwater) sites een aantal tests zullen uitvoeren. Een Deens bedrijf is gespecialiseerd in onderzoek via boringen en in Italië is een speciale methode ontwikkeld om sites onder water te documenteren.

Voor het eerst zullen beide methoden in Nederland worden getest.
· opbouwen van capaciteit in de Nederlandse maritieme archeologie. Dit met als doel in de toekomst het onderwater erfgoed te kunnen behouden en waarderen. Het project in Cuijk is daarom ook bedoeld als field school voor studenten maritieme archeologie.

Meer informatie?
Neem dan contact op met Will Brouwers via w.brouwers@cultureelerfgoed.nl of Thijs Coenen via t.coenen@cultureelerfgoed.nl.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Aanpassing KNMI-waarschuwingen

Drie nieuwe regio's en aangescherpte kustwaarschuwingen

Voor de waddeneilanden, Waddenzee en het IJsselmeer-gebied gaat het KNMI gerichter waarschuwen door ze als aparte regio's te beschouwen. Daarnaast zijn de wind-waarschuwingen voor de kustdistricten aangescherpt vanwege de toegenomen waterrecreatie op en net buiten de kustlijn.
De waddeneilanden, Waddenzee en het IJsselmeer inclusief Markermeer blijken bij de huidige regionalisatie van de waarschuwingen niet goed gedekt te zijn. De drie gebieden hebben baat bij gerichte weerwaarschuwingen. Tot nu toe waarschuwde het KNMI per provincie. De toevoeging van de drie nieuwe regio's geldt vanaf 1 oktober 2013.

Omdat de waarschuwingssystematiek voor land- en watergebieden verschillend is, kleurden het IJsselmeer-gebied en de Waddenzee niet mee in de algemene weerwaarschuwingen. Vanaf nu maken deze binnenwateren ook onderdeel uit van de algemene waarschuwingen.
Voor de waddeneilanden zorgt de koppeling aan de provincie voor onnauwkeurigheden omdat het weer op de eilanden vaak afwijkend is. Door de waddeneilanden als een aparte regio te beschouwen, kan het KNMI specifieker waarschuwen voor dit gebied of onnodig waarschuwen voorkomen.
Voor het IJsselmeergebied en de Waddenzee zal er voor een beperkter aantal weerelementen gewaarschuwd worden, namelijk voor windstoten, onweer, mist en waterhozen. Weerfenomenen zoals gladheid en hitte zijn hier niet relevant. Voor deze watergebieden gelden wel dezelfde criteria als voor landregio's.

Kustwaarschuwingen aangescherpt
Door de sterk toegenomen waterrecreatie op en net buiten de kustlijn zijn in overleg met Rijkswaterstaat ook de windwaarschuwingen voor de kustdistricten aangescherpt. De waarschuwingssystematiek voor de vijf kustdistricten (Vlissingen, Hoek van Holland, IJmuiden, Texel en Rottum) is gericht op de scheepvaart. Maar deze waarschuwingen hadden voorheen een te geringe attentiewaarde voor wateractiviteiten op de Noordzee en langs de kust zoals zeilen, windsurfen, kitesurfen en parasailing. Met het aanscherpen van de wind-waarschuwingen sluit het KNMI nu beter aan bij deze kwetsbare gebruikersgroep. De drempels voor de kleurtoekenning bij de verschillende waarschuwingen zijn per 1 oktober verlaagd.

Het KNMI gaat de waarschuwingen voor de kustdistricten ook duidelijker weergeven op de Waarschuwingen-pagina van knmi.nl. Deze kustwaarschuwingen worden losgekoppeld van de landregio's en apart vermeld op de kaarten. Tevens geeft een attentie-icoon bij de reguliere waarschuwingen aan wanneer er windwaarschuwingen voor de kustdistricten zijn.

Meteoalarm
De veranderingen in de waarschuwingssystematiek worden ook doorgevoerd op de Europese weerwaarschuwingen-website meteoalarm.eu om een eenduidig beeld te geven. In de presentatie van de KNMI-waarschuwingen wordt zodoende het aantal regio's uitgebreid met het IJsselmeergebied, de Waddenzee en de waddeneilanden. Verder wordt er een smalle strook Noordzee langs de Nederlandse kustlijn gekleurd wanneer er voor een van de Nederlandse kustdistricten wordt gewaarschuwd.
Deze wijze van kustwaarschuwingen wordt door meerdere landen aan de Noordzee gebruikt.

Bron: KNMI

Bezwaarbrief betaalsysteem inzameling afvalstoffen binnenvaart

De binnenvaart heeft unaniem bezwaar aangetekend tegen het nieuwe betaalsysteem voor de inzameling van afvalstoffen voor de binnenvaart. Er is een bezwaarbrief gestuurd naar de Minister van Infrastructuur en Milieu namens de Algemene Schippers Vereniging (ASV), de Binnenvaartbranche Unie (BBU), Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB), Koninklijke Schuttevaer, de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) en het Nederlands Platform voor Waterrecreatie (NPvW).
De brief is te downloaden via http://bosq.home.xs4all.nl/nieuws.htm. (JB)

VDJS IS VERHUISD!

Op maandag 19 augustus heeft VDJS, samen met de Stichting Recreatietoervaart Nederland en HISWA Vereniging, Driebergen verruild voor het HISWA Nautisch Centrum in Amsterdam.

U kunt ons bereiken op onderstaand adres:
Werfkade 2
1033 RA Amsterdam
Postbus 37111
1030 AC Amsterdam
Tel: 020-7051486

info@varendoejesamen.nl
www.varendoejesamen.nl
www.facebook.com/varendoejesamen
www.twitter.com/varendoejesamen

Bron: Varen doe je samen